

La metáfora en la formación del vocabulario del ciclismo en francés

Ángel Javier Herráez Pindado
Universidad Politécnica de Madrid

Resumen

La metáfora es uno de los procedimientos de creación lingüística más empleados por la lengua deportiva ciclista para formar su vocabulario. En este trabajo analizamos, por un lado, las metáforas utilizadas para nombrar las distintas piezas de la bicicleta y, por otro, las que se refieren al agente, es decir al corredor ciclista. A través del análisis de estas metáforas vemos que éstas responden a dos tipos de necesidades: en el primer caso, se trata de necesidades denominativas (dar un nombre a algo que no lo tiene) y, en el segundo, expresivas (buscar un nombre que exprese la noción de manera más emotiva que el nombre técnico). En el campo de la técnica de la bicicleta, la metáfora se basa en analogías formales o funcionales, mientras que en la denominación del agente es destacable el recurso a dos dominios de origen principales: el ferrocarril y, sobre todo, el campo épico-militar.

Palabras clave: lingüística cognitiva, vocabulario deportivo, semántica, metáfora, francés de especialidad.

Abstract

Metaphor is one of the most frequently used resources in the language of cycle racing in order to create its vocabulary. The present paper analyses, on the one hand, metaphors used to name the different parts of the bicycle and, on the other, metaphors referred to the agent (the cyclist). The analysis of these metaphors shows that they are related to two different types of needs: naming needs in the first case (to give a name to something that does not have one) and expressive needs (to use a name expressing the notion in a more expressive way than the technical name) in the second. In the technical field, the metaphor is based on formal or functional analogies, whereas metaphors referred to the agent are related basically to two source domains: the railway and, above all, the epic-military language.

Key words: cognitive linguistics, sports vocabulary, semantics, metaphor, French for specific purposes.

Introducción

El ciclismo es un campo especialmente fértil en cuanto a la creación lingüística basada en procedimientos léxicos, sobre todo en la metáfora. Este fenómeno ha desempeñado un papel fundamental en el nacimiento y en el desarrollo de la lengua ciclista en todos sus aspectos, no solamente en la crónica periodística sino en otros ámbitos más técnicos como la denominación de las piezas de la bicicleta, las instalaciones, los tipos de competición, los recorridos, etc.

Para nombrar una nueva realidad deportiva, en este caso ciclista, para la que no existe un término en la lengua, se puede recurrir a la neología formal, basada en procedimientos morfológicos como la derivación, la composición o la abreviación. Pero puede hacerse uso igualmente de la neología léxica, basada en procedimientos semánticos como la metáfora o la metonimia. Es la carencia de términos válidos en la lengua lo que hace que se opte por la metáfora o a la metonimia. El recurso a estos tropos no es en modo alguno forzado puesto que, como opinan Lakoff y Johnson (1980), la formación de metáforas es un hecho natural aplicable no solamente al lenguaje, sino al pensamiento y a la acción, a nuestra manera de actuar y de pensar. Nuestro enfoque va a ser, por tanto, básicamente cognitivo. Consideramos la metáfora, en palabras de Kocourek (1991: 167), como una “*analogie cognitive*”, como “*une ressource de la pensée qui véhicule le savoir*”.

Centraremos el estudio en dos campos: uno muy técnico, la denominación de las partes de la bicicleta, y otro, que permite mayor libertad, la denominación del agente. Esto nos va a permitir analizar tanto la metáfora basada en necesidades denominativas (dar un nombre a algo que no lo tiene) como la que tiene su fundamento en necesidades expresivas (buscar un nombre que exprese la noción de manera más emotiva que el nombre técnico).

Todos los ejemplos citados en el presente artículo proceden del glosario de nuestra tesis doctoral sobre la lengua del ciclismo, que contiene más de 3000 términos y locuciones, obtenidos a partir del examen exhaustivo de diversos libros, periódicos y revistas francófonas (Herráez, 2002: 493-1009).

La metáfora en la denominación de las partes de la bicicleta. Función denominativa

El velocípedo, inventado a mediados del siglo XIX, constituía un aparato completamente novedoso y, por lo tanto, requería un vocabulario igualmente nuevo. Los procedimientos lingüísticos empleados para nombrar los distintos tipos de vehículos que van surgiendo, modificándose y perfeccionándose son, sobre todo, morfológicos: domina abrumadoramente la composición y se usan, en menor medida, la prefijación, la sufijación, las siglas o la abreviación (Herráez, 2002).

Sin embargo, en el caso de las piezas que componen el vehículo no ocurre lo mismo; los procedimientos utilizados son, sobre todo, semánticos. La explicación es sencilla: considerado pieza por pieza, el velocípedo no representaba más que un ensamblaje de elementos, en gran parte conocidos y nombrados, casi todos procedentes del campo de la mecánica.

Podemos distinguir dos tipos de piezas: las que siguen siendo esencialmente las mismas y las que adquieren una forma o una función relativamente diferente. Para nombrar las piezas del primer tipo se siguieron usando las denominaciones que ya tenían en su campo de origen, la mecánica, especialmente la construcción de carruajes (*axe, câble, cale, chaîne, clavette, coussinet, douille, écrou, essieu, frein, jante, levier, manette, moyeu, poignée, potence, rayon, ressort, roue, tige, tube, valve*).

El segundo tipo de piezas lo constituyen las que sufren modificaciones de forma o de función al pasar a la bicicleta. Dentro de este grupo la variedad es enorme: desde las que sólo constituyen una pequeña variación hasta las que son casi totalmente nuevas. Para nombrar estas piezas son muy frecuentes, y de extraordinario interés, los procedimientos semánticos. Se recurre con naturalidad a la metáfora, confirmando la tesis cognitiva de que la base de este fenómeno está en nuestro propio sistema conceptual; se trata de un procedimiento de creación lingüística mediante el cual nos servimos de lo conocido para expresar lo desconocido (Johnson, 1987; Cuenca & Hilferty, 1999).

En la mayoría de las ocasiones, el aspecto diferente de la pieza no es suficientemente importante para que se la trate como una cosa totalmente nueva, para la que merezca la pena crear un término. Lo que se hace es retomar vocablos ya existentes en otros ámbitos. El campo al que se acude con mayor frecuencia (el dominio de origen o “source domain”

en palabras de Lakoff y Johnson, 1980) es el de la técnica, especialmente el de la mecánica: *boyau, cadre, couronne, fourche, guidon, pédale*. Esporádicamente se busca en otros campos: la navegación (*gouvernail*), la equitación (*selle, étrier*) o la lengua general (*cintre, cocotte*).

Frecuentemente, la metáfora se basa en la similitud de forma. Se trata de lo que Lakoff (1987) denomina metáfora de imagen, basada en la semejanza visual y que, a diferencia de la metáfora conceptual (a la que nos referiremos más adelante), tiene carácter único y no conlleva un patrón para la formación de todo un sistema de expresiones metafóricas. Así, el manillar va a recibir el nombre de *cintre*, por su parecido con una percha. La parte que fija el freno al manillar se va a llamar *cocotte* por analogía formal con la pajarita de papel. El piñón grande recibe denominaciones como *couronne, soucoupe, plateau*, por su forma circular que recuerda a una corona, un plato o una bandeja. La pieza formada por dos tubos paralelos entre los que se coloca la rueda recibe el nombre de *fourche* por recordar al conocido instrumento agrícola. Para designar el neumático de competición, especialmente fino, se recurre al término *boyau*, cuyo significado propio es el de intestino de un animal.

Se puede apreciar perfectamente el carácter único de cada una de estas metáforas. Se trata de imágenes aisladas que no constituyen ningún entramado metafórico más amplio. No es posible establecer ninguna relación semántica coherente entre una percha, una pajarita, una corona, una bandeja, una horca y el intestino. Estas cinco metáforas de imagen nos permiten, además, confirmar la idea, señalada por diversos autores, como Taylor (1989) o Sweetser (1990), de que el dominio de origen es, en general, más accesible que el dominio de destino. El recurso a objetos muy simples y cotidianos hace que el público se familiarice más fácilmente con las diferentes piezas del nuevo vehículo.

Para denominar el sillín se utilizaron en los primeros tiempos del ciclismo (años sesenta del siglo XIX) dos términos: *siège* y *selle*, basándose en una similitud de forma y de función al mismo tiempo. Cada uno de ellos responde a una concepción distinta del nuevo vehículo, que podemos resumir en dos metáforas conceptuales: EL VELOCÍPEDO ES UN COCHE y EL VELOCÍPEDO ES UN CABALLO. Desde el punto de vista teórico, el velocípedo estaba más cerca del coche (del carruaje) que del caballo; en realidad se trata de la forma más simple de coche, movida por la fuerza del hombre en vez de por tracción animal. El velocípedo nace del principio del movimiento mediante ruedas, no mediante cuatro patas.

Sin embargo, desde el punto de vista práctico, el papel del velocípedo se aproximaba mucho más al del caballo; la manera de montar en él y el aspecto del velocipedista

sobre la máquina le acercan más al animal que al carruaje. El nuevo vehículo no se va a considerar como un coche sin caballos sino más bien como un caballo mecánico. Para las gentes de la época se hizo más fácil buscar analogías en el campo hípico que en otros. De hecho, la metáfora conceptual EL VELOCÍPEDO ES UN CABALLO es una de las más importantes en ciclismo, impregna prácticamente todos los ámbitos de este deporte y proporciona una amplísima serie de expresiones metafóricas (Herráez, 2002: 416-438). Vemos confirmada aquí la idea según la cual las categorizaciones no se llevan a cabo basándose en la realidad científica objetiva sino más bien con referencia a modelos cognitivos idealizados, cuya relación con la realidad es más o menos imperfecta (Kleiber, 1990, 1991). En el caso concreto de la elección entre *selle* y *siège*, la similitud con el asiento del caballo es mucho más evidente que con el de un vehículo, de ahí que se impusiera *selle* de modo natural.

En la denominación de otras piezas, más que la afinidad de forma, lo que va a fundamentar la metáfora es la función. Un ejemplo claro es el término *pédale*. Cuando Michaux inventó el pedal para el velocípedo, en 1861, se inspiró en el pedal que él mismo empleaba para la piedra de afilar (una pieza de madera con una cuerda en el extremo, que se movía con el pie y que transmitía el movimiento a la piedra), y le dio el mismo nombre, *pédale*. Nos encontramos ante una evidente analogía de función, él pensaba que se trataba esencialmente del mismo instrumento (se acciona con los pies y transmite un movimiento), aunque en realidad era una pieza distinta y no sólo por la forma: en el primer caso se produce la transformación de un movimiento alternativo en un movimiento circular, mientras que en el segundo ambos movimientos son circulares.

En la denominación de esta pieza ha tenido más importancia la analogía funcional que la formal. En los primeros años del ciclismo se utilizó, como sinónimo de *pédale*, el sustantivo *étrier*, por semejanza con el estribo del caballo. A primera vista, esta palabra debería haberse impuesto; formaba parte de una larga serie de términos basados en una metáfora conceptual básica en este deporte: EL VELOCÍPEDO ES UN CABALLO (que hemos mencionado más arriba). Sin embargo, en este caso, el vocablo no tuvo éxito y se abandonó. El hablante percibía importantes diferencias entre el estribo y el pedal, sobre todo en lo que se refiere a la función: el papel del pedal no es pasivo como el del estribo (un simple reposapiés) sino activo: sirve para accionar la bicicleta por medio de los pies. De ahí que se impusiera *pédale*, que expresaba mucho mejor la función de la pieza y cuyo campo de origen (la mecánica) era mucho más adecuado para proyectar la idea de transmisión de movimiento, fundamental en esta pieza.

Para el cuadro de la bicicleta se tantearon varias denominaciones, todas ellas basadas en la evidencia de que esta pieza constituía el armazón, la estructura central del vehículo. Dos de ellas toman como referencia metafórica el cuerpo humano (*corps, os*). Partiendo de la metáfora conceptual LA BICICLETA ES UNA PERSONA, se considera el cuadro como el cuerpo o como el esqueleto de la bicicleta. Las otras tres se basan en la idea de la bicicleta como estructura, como conjunto de varios componentes ensamblados alrededor del cuadro y toman como referencia elementos empleados en carpintería o construcción (*carcasse, châssis, cadre*). El término que prevalecerá finalmente es el de *cadre*. Las proyecciones o correspondencias que unen el dominio de origen con el dominio de destino son en este caso, en palabras de Lakoff y Kövecses (1987), epistémicas y no ontológicas, en el sentido de que no conectan simplemente subestructuras entre ambos dominios, sino que trasladan analógicamente las informaciones que tenemos del dominio de origen al de destino. Podemos expresarlo así:

- En el dominio de origen, *les os constituent la structure rigide de la personne*; en el dominio de destino, *le cadre constitue la structure rigide du vélo*.
- En el dominio de origen, *le cadre, le châssis, la carcasse constituent la charpente d'une machine, d'un appareil*; en el dominio de destino, *le cadre constitue la charpente du vélo*.

En ocasiones, la afinidad formal o funcional se ve ayudada por una analogía lingüística, como se puede apreciar en el término *pédalier*, que designa el conjunto formado por los pedales, las manivelas, el eje y el plato. Esta palabra, derivada de *pédale*, existía desde 1868 en música con este sentido: “clavier inférieur de l’orgue, formé de touches assez grandes pour permettre à l’organiste d’employer alternativement la pointe du pied et le talon” (*Grand Robert*, 1990). El ciclismo la adoptó poco después, aunque no tenía una clara semejanza de forma, ni siquiera de función; sólo tenían en común el hecho de denominar un conjunto de piezas. Esta relación y la analogía lingüística con el término *pédale* fue lo que hizo que este deporte se la apropiara.

El análisis de otra de las piezas del nuevo vehículo, el manillar, nos va a permitir observar otra serie de metáforas de interés. La evolución de los distintos aparatos de dos ruedas conlleva la modificación del sistema de dirección. Al mismo tiempo, se van sucediendo los intentos de encontrar una denominación apropiada para este elemento. Los términos utilizados en cada etapa van a estar en consonancia con su forma y función, pero también con el campo con el que se establecen las correspondencias más claras en cada momento. El dominio de origen elegido es

reflejo de la idea que se tenía del vehículo, del lugar que este nuevo invento podría ocupar en el mundo de la locomoción.

Para encontrar la primera palabra interesante, debemos remontarnos casi medio siglo antes de la invención del velocípedo de Michaux. En 1818 aparece el primer vehículo de dos ruedas movido por la fuerza del hombre: la draisiana (vehículo antecesor de la bicicleta, con dos ruedas colocadas una detrás de la otra, unidas por un cuadro, que se hace avanzar impulsándose con los pies contra el suelo). Su inventor, el barón Drais de Sauerbron, designó la pieza que servía para la dirección con la locución *timon conducteur*, por analogía con el *timon*, es decir el pértigo o lanza de los carruajes (no hay que confundir este término propio de los carruajes con el español *timón*, empleado en las embarcaciones, que en francés se llama *gouvernail*). La afinidad de forma y de función existía: era una barra unida a la rueda delantera que, al desplazarse horizontalmente, permitía la dirección del aparato. El barón adscribía su invento al campo de los coches de caballos (Jeanes, 1950).

Sin embargo, como ya hemos señalado más arriba, el velocípedo del año 1861 (creado por Michaux y provisto de pedales) ya no se relacionaba, en la mente de los inventores, vendedores o usuarios, con un coche sino con un caballo. Se abandonó el término *timon* y se usó otro tomado de la náutica: *gouvernail* (timón de una embarcación). La correspondencia que unía el dominio de origen con el de destino era la misma: la función de la pieza era la de controlar la dirección del vehículo (barco en vez de carruaje, en este caso), pero el hecho de buscar el término en otro campo es significativo del cambio de consideración del nuevo vehículo.

La palabra *gouvernail* fue la más generalizada hasta 1870, fecha a partir de la cual empieza a perder terreno respecto a la denominación actual, *guidon*, que la suplanta definitivamente antes de terminar la década de los ochenta del siglo XIX. La relación entre las anteriores acepciones de *guidon* y la del ciclismo es más difícil de establecer. Ni sus acepciones militares (varios tipos de estandarte o muesca de referencia para el punto de mira) ni tipográficas (señal que indica el lugar en el que se debe colocar un texto añadido) parecen tener suficiente afinidad con el manillar de la bicicleta como para pasar de modo natural a designar la pieza de la bicicleta. Parece ser más bien el verbo *guider* (“faire aller, pousser -un être animé, un véhicule- dans une certaine direction”, *Nouveau Petit Robert*, 1996), utilizado para hablar de caballos, carruajes, barcos, el que ha influido para la elección de este derivado. Contribuye a reforzar esta

hipótesis el hecho de que se creara, por derivación del mismo verbo, otro término sinónimo, *guidoire* (que desapareció rápidamente).

La metáfora en la denominación del agente. Función expresiva

Contrariamente al caso de las piezas, a la hora de designar el agente, el recurso a procedimientos semánticos como la metáfora no obedece a necesidades denominativas sino más bien expresivas. En este caso, la lengua sí cuenta con un término para la noción deportiva, pero se busca otra denominación que la represente con mayor viveza. La aridez de los vocablos técnicos se sustituye por la expresividad de las metáforas que plasman mejor la belleza, la emoción y la pasión de la carrera.

Los creadores de este tipo de metáforas referidas al agente no son los inventores, técnicos o usuarios, como en el caso de las piezas de la bicicleta, sino básicamente los periodistas. El tipo de vocabulario empleado en las crónicas va a ser muy distinto del técnico. Un léxico puramente técnico deportivo haría de la lengua del ciclismo un campo impenetrable para el profano, de ahí la búsqueda de palabras efectivas, expresivas, que sirvan al periodista para transmitir los datos, pero también las emociones y las pasiones de manera rápida y eficaz.

El término figurado metafórico se carga de una serie de connotaciones que no están presentes en el vocablo propiamente técnico. Así, en lugar de *les cyclistes* se suele usar la expresión *les géants de la route*. El sentido básico de ambos es el mismo, hacen referencia a los corredores ciclistas. Pero las connotaciones son diferentes. En el caso de *les cyclistes* se trata de una simple denominación, sin ningún matiz afectivo o emotivo. Sin embargo, *les géants de la route* aporta connotaciones épicas, al considerar al corredor como un gigante que realiza proezas homéricas sobre la carretera.

Vocabulario del ferrocarril

El ciclismo va a recurrir a muchos dominios de origen, pero los de mayor eficacia son aquellos que reúnen determinadas características: ser muy conocidos por el público en general, presentar una organización relativamente simple, aportar correspondencias fácilmente adaptables al deporte del pedal y poder prestar una serie de imágenes simples y expresivas.

Uno de estos campos es el ferrocarril, que va a proporcionar una metáfora conceptual muy efectiva: EL PELOTÓN DE CICLISTAS ES UN TREN. Esta metáfora aporta un esquema conceptual muy bien estructurado que se explicita por medio de una serie de correspondencias ontológicas que proyectan las informaciones del dominio de origen al de destino y que podemos resumir así:

- La locomotora corresponde al primer corredor.
- El primer vagón corresponde al grupo situado en la cabeza de la carrera.
- El último vagón corresponde al grupo situado en la cola de la carrera.
- El farolillo rojo corresponde al último corredor.

Vamos a explicar con mayor detalle estas correspondencias que, como ya hemos dicho, no responden a necesidades denominativas, puesto que la lengua ya tenía otros términos para designar todos y cada uno de estos conceptos. Así, un corredor especialista en el llano, que rueda muchos kilómetros a buen ritmo, se denomina *rouleur*. Si se quiere destacar esta cualidad, se puede acompañar este sustantivo con adjetivos como *bon* o *grand*: *bon rouleur*, *grand rouleur*. Estas locuciones designan adecuadamente este tipo de ciclista, pero resultan un tanto neutras, poco evocadoras. Sin embargo, el término metafórico *locomotive* es mucho más expresivo, define con mucha precisión a un corredor capaz de ponerse al frente del pelotón y rodar durante muchos kilómetros a un ritmo altísimo (Recke, 1971; Petiot, 1990).

Cuando el pelotón se rompe en varios fragmentos, éstos pueden recibir denominaciones puramente objetivas (*groupe de tête*, *groupe de queue*, *premier groupe*, *deuxième groupe*, *dernier groupe*). Sin embargo, para buscar mayor expresividad, los distintos grupos se suelen comparar con los vagones de un tren: *le premier wagon* es el grupo de cabeza, *le wagon de queue*, el último.

Esta correspondencia ontológica de los vagones con los diferentes grupos de ciclistas va a desarrollarse un poco más, de manera que se establecen otras proyecciones del dominio de origen al de destino. La idea de que el mejor vagón es el primero lleva a que en ciclismo se llame *le bon wagon* al primer grupo de corredores, en el que, lógicamente, todos quieren estar. A partir de ahí, se han creado las expresiones *accrocher le bon wagon*, *prendre le bon wagon*, *ne pas rater le bon wagon*: conseguir entrar en el primer grupo, el que ofrece la posibilidad de ganar la etapa (Sudres, 1995).

Le dernier du classement es una locución neutra y objetiva para designar al último clasificado. El deporte del pedal prefiere optar por *lanterne rouge*, el farolillo que lleva el último vagón de un tren. La efectividad de esta expresión metafórica es muy alta, de manera que incluso se va a extender a otros deportes y a la lengua general.

Vocabulario épico-militar

El periodista no es completamente libre a la hora de elegir los dominios de origen en los que se va a basar para obtener el vocabulario. Hay algunos campos que, en cierta medida, se imponen al cronista, a los que el periodista se ve prácticamente ‘obligado’ a recurrir (White, 2001), lo que demuestra que ni siquiera la estilística es siempre fruto de la elección o del deseo del individuo.

Un ejemplo claro es la lengua épico-militar. La carrera se contempla casi forzosamente como una batalla. La analogía global entre la lucha armada y la lucha deportiva se impone de manera demasiado evidente para que el cronista pueda escapar a ella y encontrar en otra parte vocablos más aptos para servir de vehículo a las informaciones que tiene que transmitir.

La práctica totalidad de los estudiosos del fenómeno deportivo coinciden en afirmar la analogía entre la guerra y el deporte. Ya en 1911, Rozet (1911: 33) expresaba esta teoría, y el tiempo ha venido a darle la razón:

On a soutenu gravement et maintes fois que la guerre –par ce qu’elle comporte d’efforts physiques et de souffrances– était pour les nations une nécessité morale. Qui sait si le sport, lutte pacifique, ne la remplacera pas un jour et ne deviendra pas la forme atténuée de la guerre en gardant la même valeur éducative.

Otros investigadores, como Élias (1994), sostienen que la agresividad y la violencia están en la base misma del deporte. Este autor opina que la sensibilidad y los gustos deportivos, forjados a través de un proceso prolongado, no son independientes de los gustos sociales. Contra las ideas preconcebidas, la violencia ha disminuido considerablemente con el paso de los siglos; en nuestros días las instituciones no autorizan su uso de forma personal por los individuos: “le monopole de la contrainte physique est assumé par le pouvoir central” (Élias, 1994: 338). Es esta perspectiva de afirmación del poder del Estado por la monopolización del ejercicio de la violencia

física la que hace que el espectáculo deportivo adquiera su sentido. La sociedad ‘civilizada’ ha ritualizado el ejercicio de la violencia bajo la forma de contiendas reguladas que satisfacen al espectador por procuración.

Es indudable que las principales modalidades deportivas surgieron por una canalización de la violencia de la guerra. Esto resulta evidente en los deportes de combate como el boxeo, la lucha o la esgrima, pero también se aprecia en otros como el fútbol, el rugby, el ciclismo, etc.

El deporte, como la guerra, está construido sobre el concepto de oposición. Ambos comparten el aspecto agonístico, de lucha y sufrimiento. En el deporte, esta lucha está perfectamente reglamentada y ritualizada, como choque de dos fuerzas activas: ataque contra defensa; buena suerte, mala suerte; instinto, estrategia; valor físico y valor moral.

En ciclismo no hay un adversario contra el que luchar directamente, como en los deportes bipolares (fútbol, baloncesto, balonmano, boxeo, tenis, etc.); sin embargo, todo es oposición: el ciclista se enfrenta en primer lugar a sí mismo, a su propio cuerpo, a sus posibilidades y a sus limitaciones; en segundo lugar, lucha contra las dificultades exteriores: la distancia, la carretera, el viento, la montaña y sobre todo el tiempo; finalmente se opone a los corredores adversarios.

La asimilación de una carrera ciclista con una batalla se impone de manera clara y está presente en numerosas crónicas y en numerosos autores. Veamos cómo lo explica Roland Barthes (1957: 129-130):

La dynamique du Tour, elle, se présente comme une bataille, mais l'affrontement y étant particulier, cette bataille n'est dramatique que par son décor ou ses marches, non à proprement parler par ses chocs. Sans doute le Tour est comparable à une armée moderne, définie par l'importance de son matériel et le nombre de ses servants; il connaît des épisodes meurtriers, des trances nationales (la France cernée par le corridori du signor Binda, directeur de la squadra italienne), et le héros affronte l'épreuve dans un état césarien, proche du calme divin familier au Napoléon de Hugo ("Gem plongeait, l'oeil clair, dans la dangereuse descente sur Monte-Carlo").

La épica es consustancial al ciclismo. Ya desde los primeros tiempos del *Tour*, Henri Desgrange (creador de esta prueba y cronista al mismo tiempo) componía con sus crónicas la trama de una canción de gesta, cuyo héroe se vestía con el maillot amarillo.

La metáfora conceptual fundamental es la siguiente: LA CARRERA ES UNA BATALLA. Sobre ella se construye todo un sistema de correspondencias entre el dominio de origen y el de destino que van a marcar profundamente todos los ámbitos de este deporte, incluido por supuesto el que nos ocupa: la denominación del agente.

Como corresponde a un deporte de carácter épico, para ejemplificar las relaciones entre los corredores se recurre a una organización social de tipo feudal, cuyas correspondencias podemos esquematizar de la siguiente manera:

- El corredor más importante del pelotón es el rey.
- Los corredores importantes son la aristocracia.
- Los corredores de menor categoría son los siervos.

Así, en lo alto de la escala está *le roi, la reine, sa Majesté, le souverain*. A continuación figuran *prince, suzerain, seigneur, grand, dauphin, maître*. En la parte baja de la escala encontramos *domestique, esclave, valet, serviteur*.

La literatura épica proporciona otras correspondencias aplicables a los corredores:

- Los corredores importantes son gigantes.
- Los corredores notables y valientes son héroes.
- Los corredores cobardes y aprovechados son antihéroes.
- Los corredores importantes entran en la leyenda.
- Las grandes victorias y las acciones espectaculares son hazañas.
- Las derrotas son afrentas.
- La victoria que sucede a la derrota es una venganza.

A continuación intentamos explicar y ejemplificar estas correspondencias. Los corredores capaces de grandes victorias y acciones espectaculares (*exploit, prouesse, succès homérique*) merecen el calificativo de *héros, géant*: *les géants de la route* se ha convertido ya en un tópico (Couze, 1952; Amsler, 1966). El héroe puede, por supuesto, recibir afrentas (*affront*), a las que deberá responder como corresponde (*venger, se venger, revanche*). A veces la tarea encomendada es desproporcionada (*travaux d'Hercule*) pero, si la llevan a cabo con éxito, consiguen *entrer dans la légende*. Para algunos, la meta es ganar; para la mayoría, es simplemente llegar, sobre todo en el *Tour*, en donde París, como meta final, se convierte en *ville de chimères*. *Les Champs-*

Elysées son el destino soñado y el cronista no puede evitar la metáfora que los compara con su referencia mítica antigua de residencia de las almas de los héroes. Cuando terminan su carrera, los grandes héroes (Anquetil, Merckx, Hinault e Indurain), ya convertidos en *legendaires*, descansan en el *Panthéon du Tour de France*, en el *Olympe*, en donde alcanzarán la *immortalité*. El antihéroe está representado por los que, en su papel de cobardes y traidores, se limitan a esconderse, a protegerse del viento detrás de otros corredores, a aprovecharse del esfuerzo de los demás, para salir de su cubil en el momento adecuado y obtener una victoria deshonrosa. Estos personajes merecen los peores calificativos empleados en ciclismo: *rat*, *ratagasse* (Doillon, 1993).

De la metáfora conceptual LA CARRERA ES UNA BATALLA se desprende la correspondencia siguiente: EL EQUIPO ES UN EJÉRCITO. Los equipos son designados muy a menudo con términos militares, como *effectif*, *bande*, *formation* o *rangs*. Las formaciones italianas suelen ser denominadas *squadra*, mientras que para otras, sobre todo españolas o italianas, se utiliza el préstamo *armada* (*l'armada rose de la Once*, *l'armada Mapei*, *l'invincible armada -Telekom-*). En los años treinta se llamaba a la selección belga, participante en el *Tour*, *l'escadron noir*, por el color de su maillot.

La metáfora EL EQUIPO ES UN EJÉRCITO se desarrolla a su vez en toda una amplísima serie de correspondencias que ponen a cada corredor en un puesto determinado según su valía o sus características especiales. La organización de los equipos está basada en la jerarquía militar y se refleja en las siguientes correspondencias:

- El corredor más importante es el jefe de filas o el general.
- Los corredores importantes son capitanes o tenientes.
- Los corredores cuya misión es proteger al líder son su guardia.
- Los corredores de menor categoría son soldados.

Lingüísticamente, estas correspondencias se actualizan con una serie de términos y locuciones que pasamos a detallar. Los corredores importantes son denominados *chef de file* o *général*. Cuando un equipo se queda sin líder, se dice que está *décapité*. A continuación figuran los ayudantes de gran valor: el *capitaine de route* tiene el papel fundamental de organizar la aplicación de la táctica dictada por el director deportivo y el de proteger al líder; es un puesto importante en el escalafón y difícil de conseguir (es muy duro *conquérir les galons de capitaine*); la función de apoyo al líder también la cumple el *lieutenant* (en un equipo puede

haber varios, siendo el principal el *premier lieutenant*, mientras que el *lieutenant de montagne* cumple su misión primordial en las etapas montañosas).

Los encargados de la *protection* de su jefe de filas forman la *garde*, que puede ir calificada de varios modos: *la vieille garde* (formada por los más veteranos y fieles al líder), *la garde rapprochée*, *la garde prétorienne*, *la garde impériale*, *les gardes du corps*. Se hizo famosa en los años setenta *la garde rouge* (por el color del maillot de estos corredores que protegían a su jefe de filas, el belga Rik van Looy). Si el cronista es más osado y amante de la historia o de la literatura, puede hablar de *grognard* (que hace referencia a los soldados de la vieja guardia de Napoleón), o de *séide* (seguidor fanático de un jefe, que procede de Zayd, personaje de la tragedia de Voltaire, *Mahomet*). En la parte más baja de la jerarquía figuran los ciclistas calificados de *sans-grade*, *soldat* o *simple soldat*.

Los componentes de las formaciones adversarias se van a considerar también tomando como referencia proyecciones extraídas de la metáfora EL EQUIPO ES UN EJÉRCITO, que se concretan en correspondencias como éstas:

- Los corredores de otros equipos son enemigos.
- Los corredores adversarios que pueden vencer son peligrosos o amenazadores.
- Los corredores adversarios que pueden servir de ayuda son aliados o cómplices.

De este modo, para designar a los integrantes de otros equipos se utilizan términos bélicos como *adversaire*, *rival* e incluso *ennemi*; aunque también entre ellos se pueden encontrar *alliés* o *complices* para conseguir un determinado objetivo. El rival que puede vencer es calificado de *dangereux* o *menaçant*.

El ciclismo va a recurrir al ejército para ejemplificar su sistema de contratación, incorporación de corredores, paso de amateurs a profesionales, etc. La base de la metáfora está en la consideración del ciclista como un recluta. Así, un nuevo hombre en el equipo es una *recrue*, un corredor que pasa a formar parte de una formación extranjera es un *légionnaire*. Los que acaban de ser contratados van a *grossir les rangs*, *rejoindre les rangs* de la formación. De los que acaban de debutar como profesionales se dice que van a *faire ses armes*, *faire ses classes*. Los nacidos en el mismo año serán *la classe 1978*, *la classe 1979*, etc.

Además de todas las correspondencias que hemos visto hasta ahora, otra amplia variedad de aspectos relacionados con el agente va a encontrar una denominación

adecuada en el campo militar. Los corredores valientes y con carácter son llamados frecuentemente *mousquetaires*. Los mejores en una especialidad concreta son *artificiers d'élite*, el que se dedica a desgastar al adversario para que su líder remate el trabajo después es un *sapeur*, el que inicia una escapada para preparar el terreno a su jefe de filas es un *éclairneur*, el que hace todo lo contrario, es decir, que se coloca el último del pelotón, es el *serre-file*. La imagen del pirata que se dedica al pillaje la encontramos en *écumeur*, ciclista que sólo disputa las pruebas de segundo orden para obtener triunfos fáciles, pero lucrativos. El corredor que se arriesga demasiado es un *kamikaze* o *suicidaire*.

Les poilus de 14 (soldados de la guerra de 1914-1918) proporcionan la base metafórica para hablar de los *poilus de 54x14*, en donde el año se sustituye por el desarrollo usado (plato delantero de 54 dientes y piñón trasero de 14 dientes). Las etapas alpinas del *Tour* son una buena ocasión para que el cronista recuerde el cuerpo de infantería de los *chasseurs alpins* y lo aplique a algún escalador que haya destacado en ellas. Cuando un deportista amateur se decide a convertirse en profesional, se emplea la locución *franchir le Rubicon*, con las variantes *sauter la rivière, faire le grand saut*. Cuando pasa de corredor a director deportivo, se dice que *il passe de l'autre côté de la barrière, de la barricade*.

Para designar el grupo de corredores por excelencia se adopta un término de origen militar: *peloton*. Si éste va en persecución de algún escapado, se habla de *peloton de chasse*. Como sinónimos de *peloton* encontramos *troupe* y, según el tamaño que tenga, *armée* (muchos integrantes) o *bataillon* (cuando ya quedan menos hombres).

El equipo puede ser considerado, además de un ejército, una máquina de guerra. Como consecuencia, los corredores no van a ser soldados sino armas. Esta metaforización se produce sobre todo cuando se habla de formaciones especialmente temibles por su poderío. Se calificará entonces a un equipo de *machine de guerre* y se dirá de otro que está *supérieurement armé*, por la gran categoría de sus integrantes, o que tiene *plusieurs cordes à son arc*, es decir, que posee varios líderes en condiciones de vencer. Esta consideración del ciclista como un arma es la que hace que un corredor rápido se pueda designar mediante metáforas armamentísticas, de manera que se convierte en *torpille ailé, boulet de canon* o *bombe humaine*.

Para terminar, haremos una breve referencia a la adjetivación, también totalmente impregnada de tintes bélicos. Es especialmente significativo el gran número de términos que ensalzan en los corredores cualidades guerreras y agresivas: *attaquant,*

battant, combattant, combatif, offensif, lutteur, bagarreur, pugnace, saignant, sanglant, ardent, acéré. A estos ejemplos hay que añadir otros más expresivos como *guerrier, terrible, flingueur, franc-tireur, dynamiteur, bombardeur, bombe.* Algunos incluso son calificados de *carnassier* o *vorace* (el corredor ávido de ataques y victorias).

Conclusión

Como hemos comprobado, a la hora de crear su vocabulario el ciclismo recurre ampliamente a la metáfora, procedimiento lingüístico que no podemos considerar como un mero artificio retórico sino que responde a necesidades auténticas, bien sean denominativas o expresivas. La elección de los campos que prestan vocabulario al ciclismo no es casual sino que define de manera clara el carácter de este deporte y su relación con la sociedad en la que se desarrolla.

Para la denominación de las piezas, se opta por dominios de origen como la técnica, la mecánica o la hípica, como consecuencia de la consideración del nuevo vehículo, en la época de su nacimiento y primer desarrollo, como una máquina o bien como un caballo mecánico.

En el caso de la designación del agente, el dominio abrumador del vocabulario épico-militar se produce por un reflejo claro de la analogía que se establece entre la lucha armada y el deporte. Por un lado, los ciclistas se convierten en héroes míticos, capaces de grandes hazañas, a imagen y semejanza de los caballeros medievales. Por otra parte, la organización de los equipos tiene en la estructura militar un campo inmejorable en donde encontrar el vocabulario que necesita.

BIBLIOGRAFÍA

- Amsler, J. (1966). "Glossaire du sport cycliste". *Vie et langage* 8: 445-454.
- Barthes, R. (1957). "Le Tour de France comme épopée", en *Mythologies*, 125-135. Paris: Seuil.
- Couze, G. (1952). "Comment parlent les sportifs. La langue du cyclisme". *Vie et Langage* 6: 40-42.
- Cuenca, M. J. & J. Hilferty (1999). *Introducción a la lingüística cognitiva*. Barcelona: Ariel.
- Doillon, A. (1993). *Argot et néologismes du sport: dictionnaire historique et critique, du XVIe siècle à nos jours*. Paris: Les amis du lexique français.
- Élias, N. (1994). *Sport et civilisation: la violence maîtrisée*. Paris: Fayard.
- Grand Robert de la langue française* (1990). Paris: Robert.
- Herráez, A. J. (2002). "La lengua del ciclismo en francés. Análisis semántico y lexicológico". Madrid: Universidad Complutense. Tesis doctoral.
- Jeanes, R. W. (1950). *Des origines du vocabulaire cycliste français*. Paris: La Sorbonne.
- Johnson, M. (1987). *The Body in the Mind*. Chicago: University of Chicago Press.
- Kleiber, G. (1990). *La sémantique du prototype. Catégories et sens lexical*. Paris: Presses Universitaires de France.

- Kleiber, G. (1991). "Prototype et prototypes: encore une affaire de famille" en D. Dubois (ed.) (1991), *Sémantique et Cognition. Catégories, prototypes, typicalité*, 103-129. Paris: CNRS.
- Kocourek, R. (1991). *La langue française de la technique et de la science*. Wiesbaden: Brandstetter Verlag.
- Lakoff, G. (1987). "Image metaphors". *Metaphor and Symbolic Activity* 2,3: 219-222.
- Lakoff, G. & M. Johnson (1980). *Metaphors we live by*. Chicago: University of Chicago Press.
- Lakoff, G. & Z. Kövecses (1987). "The cognitive model of anger inherent in American English" en D. Holland & N. Quinn (eds.) (1987), *Cultural Models in Language and Thought*, 195-221. Cambridge: Cambridge University Press.
- Nouveau Petit Robert, dictionnaire analogique et alphabétique de la langue française, version électronique* (1996). Paris: Robert.
- Petiot, G. (1990). *Le Robert des sports: dictionnaire de la langue des sports*. Paris: Robert.
- Recke, P. (1971). *Französische Sportsprache*. Schondorf: Hofmann.
- Rozet, G. (1911). *Défense et Illustration de la race française*. Paris: Alcan.
- Sudres, C. (1995). *Dictionnaire international du cyclisme*. Strasbourg : Ronald Hiré.
- Sweetser, E. E. (1990). *From Etymology to Pragmatics: Metaphorical and Cultural Aspects of Semantic Structure*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Taylor, J. R. (1989). *Linguistic Categorization: Prototypes in Linguistic Theory*. Oxford: Clarendon Press.
- White Hayes, M. (2001). "Metaphor and Metonymy in thought and expression" en G. Aguado & P. Durán (eds.) (2001), *La investigación en lenguas aplicadas: enfoque multidisciplinar*, 47-64. Madrid: Fundación Gómez-Pardo.

Ángel Javier Herráez Pindado es doctor en Filología Francesa. Imparte clases de francés en la Universidad Politécnica de Madrid. Ha realizado trabajos de investigación y publicaciones sobre francés de especialidad, particularmente sobre la lengua científico-técnica y deportiva.